SEÑOR PRESIDENTE.- Está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 34 minutos.)

-Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

“Solicitud de audiencia de la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay por un tema vinculado al Banco de Seguros del Estado.

Solicitud de audiencia de la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano, a efectos de exponer sobre la realidad del sector transportista metropolitano y suburbano.

La Dirección Nacional de Aduanas remite nota en respuesta a la solicitud de opinión del proyecto de ley ‘Vehículos en departamentos fronterizos. Carp. Nº 997/12’, que ya fue repartida.

Ingreso de la Carp. Nº 1320/2013 - Dist. Nº 2406/2013 ‘Fideicomiso de Aeronaves’. Prórroga de los permisos correspondientes a las frecuencias regulares de vuelo establecidas en la Ley Nº 19.057 de 4 de enero de 2013”.

-Hoy está convocada la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay y si los señores Senadores están de acuerdo, en la próxima sesión del mes de noviembre podríamos recibir a la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano -Cestrame-. La nota está firmada por el señor Presidente Juan Scaglione y el señor Secretario, Daniel Kaitazoff.

Por último, tenemos el proyecto de ley de fideicomiso de aeronaves, sobre el cual supongo que el Gobierno tendrá cierta premura, ¿o lo tratamos en noviembre?

SEÑOR ROSADILLA.- No recuerdo los plazos correspondientes, señor Presidente.

(Dialogados.)

SEÑOR PRESIDENTE.- En el transcurso de la sesión de hoy, y en caso de que las fechas coincidan, veremos ese punto.

Ahora vamos a recibir a la delegación.

(Ingresa a Sala el señor Presidente de la Asociación de Transportistas

de Carga del Uruguay – ATCU.)

-La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado de la República tiene el agrado de recibir al Presidente de la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay, señor Diego Valverde. En su momento, dicha Asociación nos había solicitado una audiencia, pero debido a que el Senado estaba considerando la Rendición de Cuentas y el Balance de Ejecución Presupuestal, no habíamos tenido oportunidad de reunirnos. Una vez reiniciadas las sesiones de las Comisiones, tenemos el gusto de recibirlos en el día de hoy.

SEÑOR VALVERDE.- Buenas tardes, mi nombre es Diego Valverde y agradezco a la Comisión por recibir a la Asociación de Transportistas de Carga del Uruguay.

Hoy nos trae aquí una gran preocupación sobre varios temas que, de una u otra manera, hemos venido analizando, ya sea en la Cámara de Representantes como aquí, en la Cámara de Senadores; en realidad, pensamos que se nos viene el temporal encima y estamos bastante preocupados por ello.

En cuanto a la guía de carga, hablamos con el Presidente de la República quien citó a dos jerarcas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por lo que el tema se ha ido aliviando. Hoy la guía de la carga está suspendida hasta nuevo aviso. Para nosotros la guía, tal como la quiere sacar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es cien por ciento perjudicial. Además, no trae ningún beneficio al transporte y actuaríamos, únicamente, como agente fiscalizador. Como le dijimos al Presidente de la República, a la guía de carga le faltarían unos elementos que si se le agregaran, ahí sí podríamos empezar a hablar del tema. Uno de los puntos principales sería la tarifa mínima obligatoria.

Actualmente venimos sufriendo la falta de balanzas en los cargadores, tema sobre el que nos explayaremos más adelante.

En este momento la guía de carga está suspendida y si se incluyen los elementos que creemos que faltan, ahí sí podemos llegar a un acuerdo.

Por otra parte, tenemos el cierre de empresas profesionales de carga y la prohibición temporaria, por lo menos de un año, para que no puedan entrar más vehículos al parque automotor de transporte profesional de carga. Hoy estamos saturados; hace uno o dos años que se está jugando a la bonanza de la superproducción de zafra. Si bien esta última fue muy buena para los productores, no lo fue así para los transportistas, porque al haber permitido la entrada de centenas de camiones, lo que hicimos fue repartir la miseria, porque terminada la zafra, gran porcentaje del transporte está en galpones. A su vez, los cargadores están jugando con nosotros y nos ponen precios postzafra. Por tanto, están jugando con la gran necesidad que tenemos los transportistas para solventar algunas financiaciones o el leasing promovido por la gran producción y por la falta de camiones. Hoy por hoy en esto nos va la vida. Actualmente estamos jugados a la cosecha de trigo que no va a ser muy beneficiosa porque solamente va a durar entre diez o veinte días por la gran cantidad de camiones existentes. Al día de hoy el número de camiones -solamente los profesionales- supera los 30.000 y, esto en cualquier momento va a empezar a doler porque venimos con viento en popa y con el clima a favor. Hay que tener en cuenta que el clima está perjudicando a los vecinos y por eso es que hay una gran producción en nuestro país. El clima está perjudicando al mercado internacional y por eso nos estamos beneficiando, como también por la existencia de grandes exportaciones. Por tanto, estamos en las manos del clima; el día que esto se revierta, el Uruguay se va a transformar en un gran garaje. Esta es la gran preocupación que tenemos y nos va la vida. No queremos que se cierre y se tire la llave, sino que se cierre y que las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, junto con los transportistas, realicen una evaluación del tema. Y si realmente es necesario admitir más camiones, tendrán la potestad para ello.

Por el otro lado, estamos sufriendo el tema de las papeleras, que están haciendo contratos con las empresas y las obligan a renovar los camiones cada cinco años. Para este país eso significa que estén quedando fuera de esa actividad prácticamente nuevos; estamos hablando de una inyección de camiones que queda en el mercado interno. O sea que cada cinco años hay una inyección de 200 o 300 camiones por los contratos que se hacen con las papeleras y me parece que eso habría que evaluarlo. Justamente, hoy estuvimos mirando camiones a los que ya quieren desafectar del transporte de palos cuando, en realidad, están nuevos; este es otro elemento que infla el mercado automotor.

También hablamos de la renovación de la flota, pero tendría que existir una regulación de mercado, una ley de transporte para empezar a chatarrear. Hoy tenemos un gran porcentaje -desgraciadamente, no traje los datos correspondientes a un estudio que hizo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas- de camiones de 20, 25, 30, 35 y 40 años de antigüedad. Entonces, estamos pidiendo una renovación de la flota pero que se busquen facilidades para esto y que se empiece por los más viejos para ver por qué los vehículos se han quedado tan vetustos. Seguramente,

a nadie le deben faltar ganas de tener la satisfacción de andar en un camión 0 Km, el problema es que para las pequeñas y medianas empresas se nos hace muy difícil tener acceso al *leasing* porque se nos ponen muchas trabas, más allá de la gran oferta de los bancos para prestar dinero.

Simplemente, estoy haciendo un resumen para ilustrar un poco más el material que estamos dejando a los señores Senadores.

Otro problema es la ley relativa al pesaje que, justamente, es uno de los motivos de por qué no queremos la guía tal como sale. Sucede que nos está faltando algo en esa ley de pesaje -cuya vigencia tiene unos cuantos años- puesto que no se está cumpliendo por la gran mayoría de los cargadores. Estamos levantando la zafra y saliendo de la chacra a ciegas y después el Ministerio, en la carretera, nos controla. Es imposible conjugar el salir de una chacra con un equipo de 18 metros de largo y 45.000 kilos brutos y que no nos pasemos. Cabe la posibilidad de que nos quedemos muy cortos y esto no puede suceder porque son tan magras las tarifas que jugamos a poner hasta el último grano de producción y, por supuesto, eso nos cambia un poco la humedad del grano. Entonces ahí, en 18 metros de largo, se da una variación de 2.000 o 3.000 kilos al vuelo y después tenemos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que nos controla. Nosotros, vuelvo a repetir, salimos a ciegas y este es uno de las tantos problemas por los que hemos ido varias veces a tocar timbre al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero es como si llamáramos en un terreno baldío. Esto es más allá de que hay mucha voluntad favorable. Hay un jerarca, el señor Felipe Martín, Director Nacional de Transporte, que es una persona sinceramente espectacular, pero no sé si después de él se terminan las fuerzas. Él tiene voluntad, nos atiende con mucha amabilidad y nos dispensa mucho tiempo, pero estamos haciendo visitas continuas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas por este motivo. Todo lo que sabemos es que el señor Ministro se llama Enrique Pintado, porque no hemos tenido oportunidad de hablar con él. Las veces que hemos pedido audiencia, nunca ha tenido tiempo para atendernos; lo hemos encontrado cortando de cinta, pero tampoco nos ha atendido.

Otro de los temas que nos aqueja es la discriminación que se produce por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con el certificado de necesidad. El certificado de necesidad es un trámite que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas haría en forma gratuita pero le dio el beneficio a la Intergremial de Cargas. A su vez, al ser esta una gremial de segundo grado cuyos afiliados son gremialistas, para poder cobrar y dar un recibo por $ 650 más IVA tuvo que abrir una sociedad anónima en paralelo. Nosotros no dependemos de la Intergremial, por lo tanto para realizar un trámite que podría ser gratuito, debemos pagar $ 650 más IVA. Es decir que como empresario me están prohibiendo ir al Ministerio a hacer un trámite que me saldría gratis, obligándome a pasar necesariamente por la Intergremial para pagar ese importe.

Otro de los problemas que tenemos es el costo de los peajes que me gustaría que lo planteara el señor Testa.

SEÑOR TESTA.- Antes que nada, pido disculpas por haber llegado tarde.

Repetidas veces hemos escuchado que quien rompe paga. Con respecto al tema de los peajes no se está dando de esa forma ya que hay muchas empresas que están situadas a determinada distancia del otro lado del peaje -es el caso del peaje de la barra de Santa Lucía que, por su cercanía a Montevideo, es el que más afecta- que están exoneradas de pagarlo, generándose así una competencia desleal. Hay empresas que tienen areneras y que el 90% -por no decir el 100%- de su trabajo lo hacen en Montevideo. No estamos en contra del vecino que tiene su auto y viene a Montevideo a trabajar pero consideramos que este es un tema a tener en cuenta porque son muchas las empresas que se encuentran en esa situación y la competencia que se genera es desleal.

El peaje que hoy paga un camión es de $205, es decir $410 por la ida y vuelta. Si tenemos un promedio de cinco viajes en el día, la diferencia es, prácticamente, el sueldo de un chofer. Lo que está sucediendo tampoco va de la mano con el dicho de que el que más usa paga, porque no es así. Entonces, nos vemos perjudicados u obligados a trasladarnos al departamento de San José con nuestras empresas para evitar un costo fijo; no nos parece que sea la forma más correcta de hacerlo.

SEÑOR VALVERDE.- Otro tema importante a plantear es el relativo a la alcoholemia; sinceramente, en este aspecto estamos patinando arriba de una navaja, con los pies descalzos y todavía mojados.

Hemos hablado en el Banco de Seguros; se nos atendió, pero no tuvimos el resultado que hubiésemos deseado. La contestación que se nos dio es que, por lo menos, nosotros tenemos un camión, mientras que el chofer no tiene nada ya que la negligencia sería de él. La Policía Caminera detiene al conductor, le hace la alcoholemia y le quita la licencia de conducir. En este caso, por habérsele sacado la licencia de conducir tenemos que pagarle el despido o ponerlo en el Banco y pagarle el sueldo.

Otro problema que tenemos con la Caminera es que cuando multa a un chofer porque tomó un poco de alcohol -no quiere decir que esté ebrio; puede darse la circunstancia de que sea una persona diabética que esté nerviosa, le haya subido la glicemia y dé algún grado de alcohol- no notifica a las empresas. Entonces, dependemos de si el chofer decide avisar que le sacaron la licencia; si no lo hace, no nos enteramos. Si, por desgracia, la persona tiene un accidente, el Banco de Seguros no nos cubre absolutamente nada, más allá de que paguemos el seguro contra todo riesgo y el seguro de carga. En este caso, si a la persona le hacen la alcoholemia y encuentran que tiene un grado -para los choferes que tienen licencia profesional la tolerancia es cero-, nosotros no estamos cubiertos.

Fuimos a plantear estos temas a la Unasev y se nos contestó de la misma manera. Nos dijeron que, por lo menos, le cobraban al camionero porque al chofer no tenían manera de hacerlo.

SEÑOR TESTA.- No se trata de desamparar a las víctimas en caso de que haya un accidente. En nuestro caso estamos planteando un deslinde de responsabilidad desde el punto de vista de la empresa, ya que esta cumple con toda la normativa. Según lo que entendemos, la responsabilidad de la empresa consiste en entregar el vehículo en las condiciones adecuadas para su uso a la persona que lo conduce, es decir, que cumpla con toda la normativa vigente, inclusive el control vehicular, pero escapa a nosotros, el control directo de la alcoholemia. La persona puede venir a buscar el camión, estar en perfectas condiciones y a la vuelta de la esquina tomar un trago. Esto es como ir a la ruleta a jugar y apostar con plata ajena; por lo menos, de esa forma lo vemos nosotros. El Banco de Seguros del Estado entiende que si la persona está alcoholizada el seguro no cubre los daños ocasionados por un accidente de ese tipo. Nos sentimos desamparados porque no hay nada que nos proteja como empresa. Podemos tener un capital como lo es una empresa, una casa o lo que fuera y mañana ponerlo en riesgo como consecuencia de un accidente ocasionado por algo que nos es totalmente ajeno. El bien es nuestro, pero la responsabilidad de la conducción no es directamente nuestra. Estamos hablando de choferes profesionales a quienes también les debería caber un poco más de responsabilidad con respecto a lo que hacen en la calle a la hora de conducir un camión.

SEÑOR VALVERDE.- Hablando un poco más sobre el tema de la alcoholemia, quiero decir que también se nos dio una solución: hacer una alcoholemia en la mañana. Con esta solución estamos en la misma: al conductor se le hace la alcoholemia y da cero, luego va a la esquina y como le duele la garganta, se toma una grappamiel -y no quiere decir que por tomarla esté ebrio-, pero no olvidemos que el registro de la mañana era cero.

Nosotros estamos dispuestos a pagar un seguro extra o reforzar el seguro. Quizás para el Banco de Seguros resulte oneroso tener que afrontar un accidente ocasionado por un chofer al que le dio positiva la alcoholemia. No queremos obviar absolutamente nada ni dejar desamparada a la persona que tuvo el accidente. Hasta ahora seguimos navegando en ese mar de incertidumbres y cada vez que se mueve el camión empieza a rodar la ruleta. No sabemos qué va a pasar.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Valverde nos dijo que estos temas han sido conversados en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sin que luego se hubiera recibido una respuesta.

Agradecemos mucho la presencia de nuestros invitados y el material que nos han dejado en el que se incluye una serie de puntos que van desde la posibilidad de establecer leyes regulatorias del transporte profesional de carga, hasta algunas solicitudes de carácter administrativo. En ese sentido, queremos decir que vamos a hacer llegar la carpeta con ese material al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a cuyas autoridades invitaremos posteriormente para hablar sobre estos temas y ver cómo podemos avanzar en esa materia. Luego de eso nos pondremos en contacto con nuestros visitantes para informarles del resultado de esa reunión.

SEÑOR ROSADILLA.- Si mal no recuerdo, nuestros invitados -a quienes agradezco su presencia- nos habían dejado, en junio del año pasado, un material con ciertos planteos. Me gustaría saber si se ha avanzado algo sobre la solución de esas inquietudes en este último tiempo. Me consta que sobre algunos de esos asuntos se ha registrado algún avance.

SEÑOR VALVERDE.- Cuando hablé sobre el tema de la guía de carga expliqué que se había suspendido su aplicación hasta nuevo aviso, que sería quince días antes de implementarla. Luego de la reunión que mantuvimos con el señor Presidente de la República y con los dos jerarcas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de alguna manera, eso quedó en suspenso. Sí creemos que puede haber disposición para empezar a buscar algún punto en común a fin de ver si se puede llegar a aplicar la guía. Voy a repetir lo mismo que dije al Presidente de la República, en el sentido de que nosotros le llevamos la guía si se establecen dos puntos que consideramos fundamentales: que el precio mínimo sea obligatorio y que se complete la ley de balanza para los cargadores, siendo la guía otorgada por los cargadores y no por las empresas de transporte. Digo esto porque la guía que querían sacar se puede evadir de cualquier manera. Para eso, basta con establecer, por ejemplo, que el flete cuesta un peso y como no hay obligación en otro sentido, eso es lo que vale. Si no hay tarifa, se puede cobrar lo que se desee y como tampoco hay kilometraje se establece el que a uno se le ocurra. Asimismo, si salgo de la chacra y tengo que llegar a un campo sin saber cuántos kilos se transportan hasta llegar a los 40 o 45 kilómetros donde se encuentra la balanza, me encuentro con una responsabilidad que no puedo asumir porque no está en nuestra voluntad modificar eso. Entonces, podemos decir que en ese punto se avanzó, porque la disposición de imponer ese tipo de guía hasta el momento está suspendida y eso para nosotros representa un gesto que nos permite avanzar hacia una solución.

En cuanto al tema de la alcoholemia aún no encontramos una solución y en lo relativo a los peajes tampoco. Sobre el problema del registro, que pedimos a gritos porque lo necesitamos como al aire, la discusión sigue abierta. Hace una semana mantuve una reunión con el Director de Transporte y aparentemente existe cierto interés en ver si se puede cerrar el registro.

Lo que estamos pidiendo es un cierre momentáneo, que se realicen los estudios pertinentes a un año, y después analizar las cosas. Por ejemplo, si se llegaran a necesitar más camiones, que entren más camiones.

No sé si he contestado su pregunta, señor Senador Rosadilla.

SEÑOR ROSADILLA.- Creo que hubo progresos con relación a algunas demandas que ustedes habían presentado al Banco de Seguros del Estado que, de acuerdo a la información que tengo -no sé si es correcta-, se ha avanzado en algunos requerimientos y otros se cumplieron.

SEÑOR VALVERDE.- El señor Senador se refiere a cuando nos separamos de la Intergremial y el Banco de Seguros del Estado nos discriminó, porque a los socios de la Intergremial le estaban dando un 30% de descuento en el seguro y a nosotros, por ser nuevos, no. Lo conversamos con el Presidente y con el Gerente del Banco de Seguros del Estado porque considerábamos que estábamos siendo discriminados. Tan es así, que si me quedaba del otro lado, mi empresa tenía el 30% de descuento, pero como me pasé para este otro, ese 30% jugó en contra. Se hicieron las gestiones pertinentes y obtuvimos esa equiparación con la Intergremial, y hoy estamos jugando el partido con la misma pelota, estamos todos con el 30% de descuento. Esa discriminación se cortó.

SEÑOR MOREIRA.- Estaba escuchando con mucha atención porque, cuando uno anda por el país, observa que hay una gran multiplicación del número de camiones y, sobre todo, es grande la capacidad de carga que han desarrollado a través del tiempo, con el boom de la agricultura y la madera. Yo vengo de una familia de camioneros, por eso me interesa el tema.

(Dialogados.)

-Observo que hay empresas de gran porte que tienen muchas unidades y muy caras y me pregunto: ¿cuánto vale un camión con zorra?

SEÑOR VALVERDE.- Depende de la marca, pero están alrededor de US$ 120.000 y US$ 200.000. El precio varía por la cabina, no por el remolque.

SEÑOR MOREIRA.- Me imagino que habrá situaciones muy diferentes -empresas de gran porte con muchas unidades y que tienen una economía a escala que les permite ganar más dinero-, y que dependerán, además, del rubro.

¿Qué nuclea la Intergremial? ¿Fleteros de leche? ¿Cómo es su realidad?

SEÑOR VALVERDE.- Fui dirigente fundador de la Intergremial y la conozco desde el vamos. Se creó con el fundamento de tener un vocero de todas las gremiales. Es así que nuclea dieciocho gremiales y constituye una federación.

La separación se hizo porque, los grandes empresarios -no importa cómo hicieron el dinero, vamos a dejarlo de lado, de lo contrario, podemos hablar toda la tarde- que tienen, por ejemplo, cuarenta y cinco, cincuenta camiones, seguramente, tienen otro punto de vista y otra manera de pensar que nosotros, que podemos tener dos o tres camiones, no tenemos la facilidad de llegar a un banco ni se nos extiende una alfombra roja y no se nos otorgan créditos a sola firma, etcétera. El Uruguay se formó con gallegos e italianos y siempre se nos dijo que las medias son para los pies. Fue bajo ese concepto que nos criamos y por ello nos cuesta fusionarnos. No somos inteligentes y no jugamos al vivo sino, más bien, al bobo; además, no tenemos la capacidad de que si el otro tiene tres, cuatro o cinco camiones, podemos fusionarnos y competir, porque un grupo de cincuenta o sesenta camiones se arma en un momento. Pero como está la idea de que el otro nos va a robar o que se va a pasar de vivo, seguimos independientes.

Otras sociedades tuvieron la capacidad de tener inversionistas con dinero, que vieron el negocio, y terminaron comprando piso y haciendo logística. Yo no podría ofrecerle a un chacarero o a un molino un piso de 45 millones de kilos o de 45.000 toneladas, que es la capacidad de un barco. Entonces, le vendo el piso y como hay escasez de piso le hago el flete y entonces, hago el piso y el flete y lleno los camiones; luego, si sobra, le doy a algún fletero. Aclaro que los fleteros somos nosotros, que vivimos de eso y que no se trata de que no lo sepamos hacer. Quédense tranquilos que yo sé comprar cuarenta o cincuenta camiones y hacer galpones, pero no tenemos esa capacidad de fusionarnos. Este es otro problema que existe entre nosotros.

En esto, desgraciadamente, influyen un montón de diferencias y circunstancias. Como fletero de Montevideo yo tengo una manera de rebuscarme y de trabajar, mientras que el de la frontera tiene otra. Sin ir más lejos, quiero decir que con respecto al transporte carretero hice una nota. Una persona de los molinos estaba pidiendo para hacer una embarcación de Caraguatá a Nueva Palmira, que implican 550 kilómetros de recorrido -ida y vuelta son 1.100 kilómetros- a US$ 38 la tonelada. Entonces, para recorrer 1.100 kilómetros, hay que poner dinero del bolsillo; ni siquiera se empata, no es que gaste diez y gane diez; se pierde. En el mejor de los casos, se transportan 29 toneladas que multiplicamos por US$ 38 la tonelada y por $ 22. Este viaje le estaría dando alrededor de $ 24.000 pero, teniendo en cuenta que el consumo de gasoil sería de aproximadamente 440 o 450 litros -pensando en un equipo que rinde 2,5 kilómetros por litro-, tendría un gasto de entre $ 17.000 y $ 18.000 de combustible. A esto debemos agregar $ 1.200 de peaje y, si lo hace en el día -nadie puede hacer un viaje a Caraguatá en el día-, debe pagar $ 3.500 por concepto de chofer.

SEÑOR MOREIRA.- ¿Hay mucho flete en negro? Le pregunto esto porque no lo oí hablar del tema.

SEÑOR VALVERDE.- ¡Después los transportistas jugamos al bobo! Yo si voy a contrabandear lo haré para mí, no para usted, y le cobraré la tarifa. Por ejemplo, después de tanto bregar, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sacó una tarifa con el título de referencia. Si aplicamos esa tarifa, no andaremos un lujo, pero estaremos bien. ¿Qué quiere decir referencia? Significa que si lo querés cobrar lo cobrás y si te lo quieren pagar, te lo pagan. Entonces, jugamos a la oferta y la demanda: el que está debiendo un peso piensa que haciendo ese flete va a servir para pagar la cuota; sin embargo, no hace más que limar el equipo. Lo más probable que tenga que agarrar una pala y una escoba y salir a juntar los pedazos del equipo a lo largo de la carretera.

En la frontera cargan a $ 18 o $ 22 el litro de gasoil. Si están las empresas de servicio internacional, juega con el sueldo porque, para el otro lado, tiene otro convenio con los choferes y otro costo de combustible. Hay que tener en cuenta que los camiones que cumplen el servicio internacional tienen un tanque tremendo; parece que tuvieran un edificio detrás de la cabina. Esto ha existido toda la vida y no hay quién le ponga el cascabel al gato. Así, entonces, nos vamos haciendo la guerra entre nosotros.

SEÑOR GALLO.- Se ha dicho aquí que cuando las papeleras hacen contratos con las empresas exigen el recambio de los vehículos cada cinco años. Me gustaría saber cuáles son los criterios de vida útil de este tipo de camiones y si se tiene en cuenta el kilometraje u otros aspectos, más allá del correspondiente mantenimiento.

SEÑOR VALVERDE.- Quizás mi respuesta le parezca impertinente, pero no lo es. En lo que tiene que ver con la vida útil de los camiones hace un rato dije que algunas unidades de las que están funcionando tienen entre 20 y 40 años y que están igual o mejor que los 0 Km. No hay que olvidar que nuestros vehículos deben pasar por una inspección técnica que nos dice si están bien o mal, sin importar de qué año son. Por otra parte, no hay diferencia entre la inspección que se hace a un camión 0 Km y la que se hace a uno viejo; si están bien se los habilita y si no es así, no pueden transitar. Ha sucedido que muchos vehículos 0 Km, todavía sin empadronar, fueron rechazados, no pasaron la inspección. Les puedo decir que tengo un camión del año 1989 que trabaja a la par de cualquier 0 Km y que carga 45.000 kilos sin problemas. Claro, como estamos en un país muy chico, el kilometraje mayor que hacemos es a Bella Unión: 650 kilómetros.

SEÑOR VIERA.- No se tienen en cuenta los años sino los kilómetros.

SEÑOR VALVERDE.- Así es.

Entonces, si por mi trabajo voy y vengo muchas veces, un 0 Km con mayor potencia, naturalmente que hace la diferencia. Con la gran producción que existe hoy, los camiones tienen que estar tres o cuatro días dentro de una chacra. Aclaro que esto ya lo he denunciado anteriormente.

SEÑOR TESTA.- Me gustaría responder la pregunta del señor Senador Moreira con respecto a los camiones que se ven en la ruta. Hay dos formas de realizar el transporte: por medio de empresas transportistas familiares, cuya actividad es esa y viven de ella, y otro tipo de emprendimientos que apuntan a lo comercial. Entonces, si se hace una inversión de, por ejemplo, U$S 1:000.000 y el Banco da un 1% y el camión deja una ganancia de 3%, obviamente que vale la pena, que sirve, porque uno siempre va a tener el capital; además, está el tema de la amortización. Claro que con estos datos uno lo ve de otra forma. Yo tuve una inspección de la Impositiva y nos trancamos con el tema de la rentabilidad de la empresa. No soy contador, sino que simplemente manejo un camión y hago mis negocios con él pero lo que amortizo sale de la ganancia del vehículo; es la única forma en que puedo amortizar ese bien. Sin embargo, para la Impositiva esto no es así; eso quiere decir que hay distintos criterios a la hora de ver las cosas, depende del lado donde uno esté sentado.

Con respecto a la tarifa debo decir que el precio de referencia que mencionaba el señor Valverde en la actualidad se ubica en un 33% por encima de lo real que se está cobrando. Si con los precios que tenemos hoy -que es competitiva en extremo y fomenta el ingreso de camiones-se exigiera esa tarifa con un registro abierto de ingreso de camiones, eso daría lugar a una mayor especulación en relación al sistema financiero. Serviría más invertir en camiones que poner el dinero en el banco porque la rentabilidad sería mayor y seguirían proliferando ese tipo de empresas, en desmedro de la gente que realmente vive del transporte.

Con respecto a la consulta que se hizo sobre la evasión, quiero responder que no existe un viaje en el que se pueda evadir. La salida de puerto se hace con un DUA -que es un control de Aduanas- y un remito de carga que se factura indicando el número de Documento Único Aduanero.

En el caso del transporte internacional -nosotros no lo hacemos ni lo representamos, pero tenemos conocimiento de cómo funciona-, la aplicación de la guía de carga que se está proponiendo no le cambiaría mucho porque ya funciona en base a lo que es el DUA, cosa que también pasa en las

cargas que hacemos acá. Si se hace un transporte de granos del interior, del molino o de donde fuera, se circula con una guía y un remito que hoy lo da el cargador y se factura sobre esa base. O sea que no se puede circular sin una guía y un remito. ¿Me explico? O sea que se cobra por las toneladas transportadas en base a lo que figura en los remitos.

Por otro lado, hay una relación con respecto al IVA del combustible que se puede descontar. No se puede evadir; no sirve evadir, porque, en todo caso, por el total de lo que se evade se paga Impuesto a la Renta. No sirve evadir nada porque se paga por otro lado. Ni siquiera sirve comprar algo sin boleta porque se tiene que pagar Impuesto a la Renta por ese concepto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solo nos resta agradecerles la presencia, decirles que nos mantendremos en contacto y que quedamos a las órdenes.

SEÑOR VALVERDE.- Muchas gracias por recibirnos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 21 minutos.)